Civil Aviation Tribunal of Canada

1992-93 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1992

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1993-III-78
ISBN 0-660-56981-7

Printed on recycled paper

Imprimé sur du papier recyclé

1992-93 Estimates

Part III

Civil Aviation Tribunal of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1992-93 4
B. Use of 1990-91 Authorities 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1992-93 and Recent Performance
1. Highlights 6
2. Summary of Financial Requirements 6
B. Review of Financial Performance 7
C. Background
1. Introduction 8
2. Mandate 8
3. Program Objective 8
4. Program Description 8
5. Program Organization for Delivery 8
D. Planning Perspective
1. External Factors Influencing the Program 10
E. Program Effectiveness and Performance Information 10

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
1. Financial Requirements by Object 14
2. Personnel Requirements 15
3. Net Cost of Program 16
B. Topical Index 17

Spending Authorities

A. Authorities for 1992-93 — Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1992-93 Main Estimates**	1991-92 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal		
60	Program expenditures	**895**	908
(S)	Contributions to employee benefit plans	**76**	72
	Total Program	**971**	980

Votes — Wording and Amounts

Vote	(dollars)	**1992-93 Main Estimates**
	Civil Aviation Tribunal	
60	Civil Aviation Tribunal — Program expenditures	**895,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	**1992-93 Main Estimates**			1991-92 Main Estimates
	Authorized Person-Years*	Budgetary Operating	**Total**	
Review and appeal hearings	6	971	**971**	980
1991-92 Authorized Person-Years	6			

* See Figure 10, page 15, for additional information on person-years.

B. Use of 1990-91 Authorities — Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use**
	Civil Aviation Tribunal			
60	Program expenditures	915,000	915,000	**711,744**
(S)	Contributions to employee benefit plans	72,000	72,000	**72,000**
Total Program — Budgetary		987,000	987,000	**783,744**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1992-93 and Recent Performance

1. Highlights

- The Civil Aviation Tribunal will continue to provide a system within which review and appeal hearings can be heard quickly, fairly and informally. Hearings are held in all areas within Canada as the Chairperson of the Tribunal considers necessary for the proper performance of its functions.

- The Tribunal is forecasting work on approximately 375 cases in 1992-93 at a total cost of $971,000. Three hundred fifty-six cases were handled in 1990-91 and 360 requests for review and appeal hearings are forecasted for 1991-92 (see page 12).

  As a result of the amendments to the Air Carrier Security Regulations (February, 1990), Aerodrome Security Regulations (July, 1990), Air Carrier Security Measures (December, 1990) and Aerodrome Security Measures (August, 1990), the Tribunal handled 84 security related cases in 1991-92 (to November 1, 1991). All security related cases are included in the forecasted cases to be worked on in 1991-92 and 1992-93 (see pages 12 and 13).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements ($000)

(thousands of dollars)	**Estimates 1992-93**	Forecast 1991-92	Change
Review and Appeal Hearings	**971**	913	58
Person-Years*:			
Controlled by T.B.	**6**	6	—
Other	**2**	2	—
	8	8	—

* See Figure 10, page 15, for additional information on person-years. It should be noted that the Forecast is $67,000 lower than the 1991-92 Main Estimates of $980,000 mainly due to under utilization of salaries, travel and professional services.

Explanation of Change: The 1992-93 increase over the 1991-92 Forecast at November 30, 1991 is related to the following items:

	($000)
• Increase in travel by members and staff	20
• Increase in information to aviation community	3
• Increase in professional services, e.g. court reporting and EDP consulting	5
• Full utilization of salaries	26
• Increase in contributions to Employee Benefit Plans	4

B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1990-91 Financial Performance

(thousands of dollars)	1990-91		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Civil Aviation Tribunal	783.7	987	**(203.3)**
Person-Years*:			
Controlled by T.B.	6	6	—
Other	2	2	—
	8	8	—

* See Figure 10, page 15, for additional information on person-years.

Explanation of Change: The 1990-91 expenditures were $203,300 or 21% lower than the allocated resources. This was due mainly to the following offsetting factors:

	($000)
• Delays in information publications	(13.7)
• Underutilization of professional consulting services	(121.6)
• Over estimate of rental costs	(41.3)
• Reduction in use of supplies	(10.0)
• Delays in Personnel actions	(16.7)

C. Background

1. Introduction

The Civil Aviation Tribunal was designated a department reporting to Parliament through the Minister of Transport on June 1, 1986. The development of that legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry on Aviation Safety in Canada, which was conducted by Mr. Justice C.L. Dubin from 1979 to 1981. A key recommendation called for "the creation of a Civil Aviation Appeal Tribunal to hear and review all appeals with respect to any administrative enforcement action taken by the Director of Enforcement or the Regional Directors".

2. Mandate

The mandate of the Civil Aviation Tribunal was provided by the Act to amend the Aeronautics Act, Part IV of Bill C-36 passed June 1, 1986. Its mandate is to hold review and appeal hearings with respect to administrative enforcement actions taken by the Minister of Transport in accordance with the Act.

3. Program Objective

The program objective is to provide the aviation community the opportunity to appeal enforcement decisions or penalties assessed under the Aeronautics Act.

4. Program Description

The Civil Aviation Tribunal is an independent body that responds to requests from the aviation community to conduct hearings into enforcement and licencing decisions assessed under the Aeronautics Act. The Tribunal holds two levels of hearings. The first level is the review, which is usually conducted by one Tribunal member. This hearing is a review of the Minister's decision to cancel, suspend, or based on medical grounds, refuse to renew a Canadian aviation document, or to impose a monetary penalty. Should either party not be content with the decision rendered at this review, each may request (within 10 days of the decision of the review) an appeal hearing (2nd level). The second level hearing is an appeal of the decision rendered by the Tribunal member at the first level. The second level hearing is usually heard by three Tribunal members, one being designated chairperson of the panel. The member who heard the first hearing will not be involved in the second hearing. This appeal is based on the arguments, evidence and exhibits presented at the review hearing and contained in the transcript and file thereof. Only new evidence not previously available may be presented at the appeal hearing. For convenience, the hearings are conducted in the various regions of Canada in either official language.

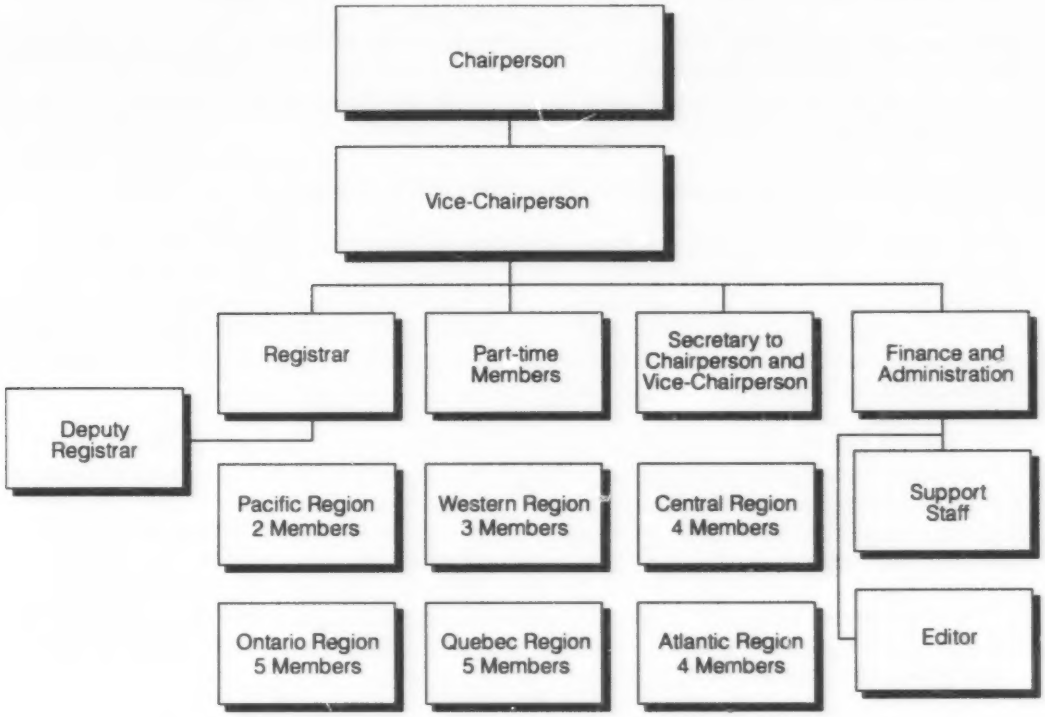
5. Program Organization for Delivery

Organizational Structure: The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Tribunal's main office is located in the National Capital Region. Its Chairperson, who is the chief executive officer, is responsible for the direction and supervision of the work necessary to facilitate the functions of the Tribunal. The Chairperson and the Vice-chairperson utilize other person-years, and their staff accounts for six person-years. Part-time members are drawn from across Canada and are appointed by Order-in-Council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics and/or aviation medicine.

Activity Structure: The Civil Aviation Tribunal's principal activity is to hold Review and Appeal Hearings.

The distribution of person-years by organizational function is shown in Figure 3.

Figure 3: Organization Structure



The lower half of Figure 3 displays the distribution of part-time members by regions. All members report to the Chairperson and Vice-Chairperson.

Person-year Equivalents: Apart from the 6 person-years utilized by the continuing full-time employees, and the other 2 person-years utilized by the Chairperson and Vice-Chairperson, the 23 part-time members utilize an equivalent of 4 person-years.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Aviation Community: There are approximately 71,000 licensed aviation personnel in Canada and approximately 27,000 registered aircraft. Because this volume has increased since 1990-91, the number of infractions under the Aeronautics Act is expected to rise.

Government Department: The Enforcement and Licensing personnel at Transport Canada can, for some infractions under the Aeronautics Act, suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty. The level of enforcement is entirely controlled by Transport Canada but impacts on the program.

E. Program Effectiveness and Performance Information

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the aviation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. The average number of days lapsed between receipt of an application for a review hearing and the actual hearing is approximately 120, and 90 days for an appeal. The average number of lapsed days before a decision is rendered after the end of a review or appeal hearing is approximately 15.

It is the policy of the Tribunal to hold its hearings at any location within Canada where the alleged infraction took place. This is to permit any witness for either the document holder or Transport Canada to present themselves without high personal displacement cost. The Tribunal requires resources to allow its members to travel to these locations by conventional transportation mode.

The basic principles governing the Tribunal are those of independence and objectivity. The sound and competent execution of the Tribunal's mandate determines its effectiveness in dealing with the Canadian Aviation community.

The Civil Aviation Tribunal represents the only forum for ensuring that Canadian aviation document holders have access to natural justice.

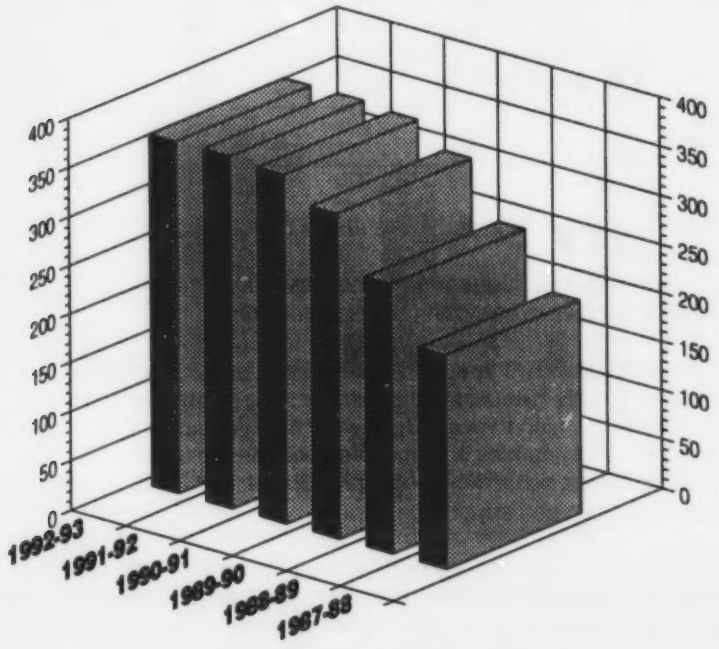
Figure 4: Program Expenditures by Function

(thousands of dollars)	**Estimates 1992-93**		Forecast 1991-92		Actual 1990-91		Actual 1989-90	
	$	**P-Y**	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Tribunal executives	**287**	**—**	281	—	190	—	239.4	—
Hearings and related expenses	**500**	**4**	454	4	433	3	470.5	3
Administration	**184**	**2**	178	2	160.7	2	178.0	2
	971	**6**	913	6	783.7	5	887.9	5

General workload indicators are the number of applications made to the Tribunal for hearings. These applications cannot be forecasted with 100% accuracy, as they are beyond the control of the Tribunal. It is the Tribunal's mandate to review, upon request from an interested member of the aviation community, the Minister of Transport's decision to suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document.

Figure 5 shows the overall increase in requests for hearings since the inception of the Tribunal in June 1986. The figures for 1991-92 and 1992-93 represent forecasts and 1986-87 to 1990-91 actual cases.

Figure 5: Civil Aviation Tribunal Case Files since 1986



Note: 1991-92 and 1992-93 are average forecasts only.

The requests represent infractions under the Aeronautics Act, and are broken down by the following categories, and are included in Figures 6, 7 and 8:

- Pilot medical
- Pilot competence
- Pilot unpaid fine
- Pilot suspension
- Certificate of Airworthiness suspension
- Air Carrier unpaid fine
- Air Carrier suspension
- Aircraft owner unpaid fine
- A.M.E. unpaid fine
- A.M.E. suspension

Figure 6 shows the distribution of case applications by categories.

Figure 6: Workload Indicators

(thousands of dollars)	**Estimates 1992-93**		Forecast 1991-92		Actual 1990-91		Actual 1989-90	
	Cases	**$**	Cases	$	Cases	$	Cases	$
Cases settled without hearings	**150**	**391.0**	145	367.0	139	305.9	118	315.7
Hearings completed	**120**	**313.0**	116	294.6	103	226.7	114	304.5
Cases scheduled	**20**	**54.0**	20	50.8	45	99.2	24	64.8
New cases	**85**	**213.0**	79	200.6	69	151.9	76	202.9
Total	**375**	**971.0**	360	913.0	356	783.7	332	887.9
Average case costs		**2.6**		2.5		2.2		2.6

Note: Security related cases are included in the above figures. Some of the categories under security related cases are:

A) unsecured items – e.g. luggage tags, passes;
B) access – e.g. secure areas, personnel identification.

Although the indicators in Figure 6 are of interest, it is not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of applications received by type of infraction and the manner in which they are dealt with. When comparing the type of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable contributing factors such as location, time spent on hearings, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts, facilities and support personnel.

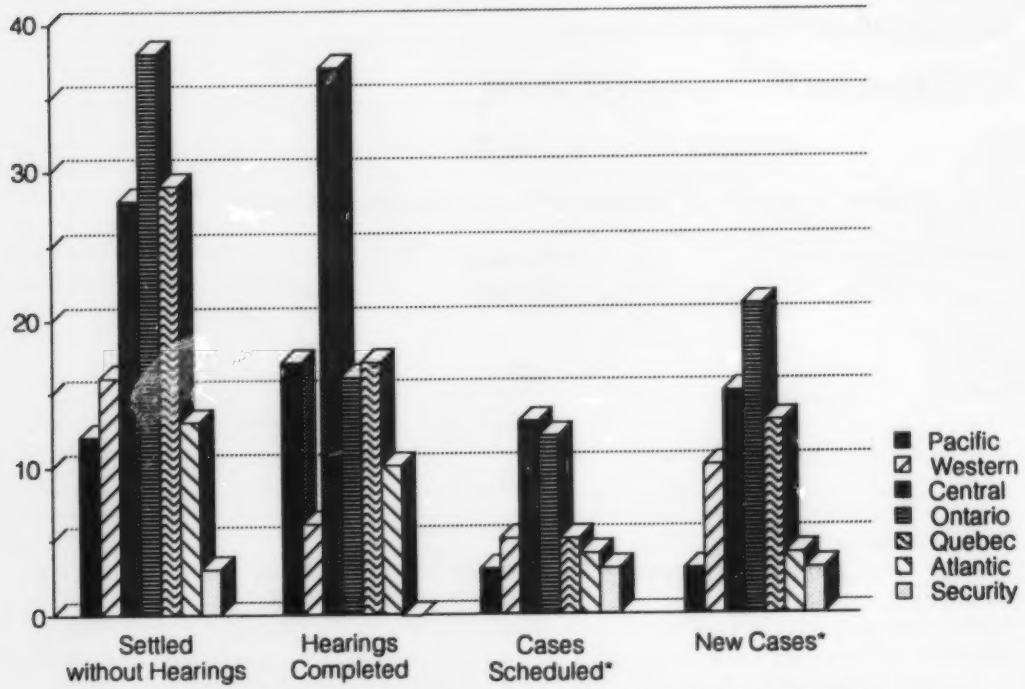
Cases settled without hearings are requests registered with the Tribunal and settled before or on the day the hearing was to take place. In these cases, Transport Canada and the document holder have reached an agreement and/or withdrawn their application. Some of the possible reasons to settle cases without hearings are:

- document holder paid fine before hearing;
- document holder reinstated before hearing;
- withdrawn by Minister;
- withdrawn by document holder; and
- allegation withdrawn by Minister.

Cases scheduled refer to those cases for which a hearing date is set in the near future. The new cases are those that have been registered but not yet scheduled for a hearing.

Figure 7 shows the distribution of case application by Regions.

Figure 7: Case Applications by Regions



* Cases scheduled and new cases are those registered at end of 1990-91, and carried over to 1991-92.
Note: Security related cases are included in the above chart.

Figure 8 shows the number of days spent by part-time members on hearings.

Figure 8: Members' Days Spent on Hearings

Members' Hearing Type	**Estimates 1992-93 Days**	Forecast 1991-92 Days	Actual 1990-91 Days
Reviews	**145**	142	130
Appeals	**283**	262	210
Total	**428**	404	340

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Civil Aviation Tribunal financial requirements by object are presented in Figure 9.

Figure 9: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1992-93**	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Personnel			
Salaries and wages	**477**	451	444.9
Contributions to employee benefit plans	**76**	72	67
	553	523	511.9
Goods and services			
Transportation and communications	**160**	140	111.9
Information	**15**	12	1.3
Professional and special services	**195**	190	129.4
Rentals	**4**	4	2.7
Purchased repairs and upkeep	**12**	12	9.1
Utilities, materials and supplies	**30**	30	15.0
Other subsidies and payments	**2**	2	2.4
	418	390	271.8
Total operating	**971**	913	783.7
Capital	**0**	0	0
	971	913	783.7

2. Personnel Requirements

Figure 10: Details of Personnel Requirements

	Person-Years* Controlled by Treasury Board			Current Salary Range	1992-93 Average Salary Provision
	Estimates 92-93	Forecast 91-92	Actual 90-91		
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	4	4	1	17,470 – 72,817	46,021
Program Administration	0	0	2	14,470 – 72,817	43,406
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	1	1	2	16,504 – 40,504	27,496
Secretarial, Typing, Stenographic	1	1	0	16,356 – 40,768	26,889
	6	6	5		

	Other Person-Years*			Current Salary Range	1992-93 Average Salary Provision
	Estimates 92-93	Forecast 91-92	Actual 90-91		
Senior Levels	2	2	2	44,300 – 165,500	93,000

* **Person-Years** – refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule 1, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board Control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person-years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1991. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

Figure 11: Net Cost of Program for 1992-93 ($000)

	Main Estimates 1992-93	Add* Other costs	Estimated Net Program Cost **1992-93**	1991-92
Civil Aviation Tribunal	971	65	**1,036.0**	1,098.7

* Other costs of $65,000 consist of: **($000)**

- **Accommodation received without charge from Public Works 50.0
- Employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat 15.0

** The Tribunal closed down its operations in Toronto on July 31, 1991. The result is a yearly saving to Public Works Canada in the amount of $51,464.00 for the rental of office space.

B. Topical Index

Activity Structure		9
Authorities for 1992-93		4
External Factors Influencing the Program		10
Financial Requirements by Object		14
Graphs –	Files since 1986	11
–	Workload Indicators	12
–	Organization Structure	9
–	Program Expenditures by Function	10
–	Case Applications by Regions	13
–	Members' Days Spent on Hearings	13
Introduction		8
Mandate		8
Net Cost of Program		16
Personnel Requirements		15
Planning Perspective		10
Program by Activities		4
Program Description		8
Program Effectiveness and Performance Information		10
Program Objective		8
Program Organization for Delivery		8
Program Overview		6
Plans for 1992-93 and Recent Performance		6
Review of Financial Performance 1990-91		7
Spending Authorities		4
Summary of Financial Requirements		6
Use of 1990-91 Authorities		5

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Budget des dépenses 1992-1993

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1993-III-78
ISBN 0-660-56981-7

Imprimé sur du papier recyclé

Printed on recycled paper

Budget des dépenses 1992-1993

Partie III

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder à pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1992-1993 4
B. Emploi des autorisations en 1990-1991 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1992-1993 et rendement récent
1. Points saillants 6
2. État financier récapitulatif 6
B Examen des résultats 7
C. Données de base
1. Introduction 8
2. Mandat 8
3. Objectif du Programme 8
4. Description du Programme 8
5. Plan d'exécution du Programme 8
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 10
E. Données sur le rendement et l'efficacité du Programme 10

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 14
2. Besoins en personnel 15
3. Coût net du Programme 16
B. Index par sujet 17

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1992-1993 — Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1992-1993**	Budget principal 1991-1992
	Tribunal de l'aviation civile		
60	Dépenses du Programme	**895**	908
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**76**	72
	Total de l'organisme	**971**	980

Crédits — Libellé et sommes demandées

Crédit (dollars)		**Budget Principal 1992-1993**
	Tribunal de l'aviation civile	
60	Tribunal de l'aviation civile — Dépenses du Programme	**895 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	**Budget principal 1992-1993**			Budget principal 1991-1992
	Années-personnes autorisées	Budgétaire Fonctionnement	**Total**	
Révisions et appels	6	971	**971**	980
Années-personnes autorisées en 1991-1992	6			

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 10, page 15.

B. Emploi des autorisations en 1990-1991 — Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Tribunal de l'aviation civile			
60	Dépenses du Programme	915 000	915 000	**711 744**
(L)	Contributions aux régimes d'avantage sociaux des employés	72 000	72 000	**72 000**
Total du Programme — Budgétaire		987 000	987 000	**783 744**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1992-1993 et rendement récent

1. Points saillants

- Le Tribunal de l'aviation civile continuera de recevoir les demandes de révision et d'appel et d'y donner suite rapidement, équitablement et de façon informelle. Des audiences ont lieu dans tous les coins du Canada selon que la présidente du Tribunal estime que cela est nécessaire pour que l'organisme puisse bien s'acquitter de ses fonctions.

- Le Tribunal prévoit traiter 375 dossiers pour 1992-1993. Le coût total de fonctionnement pour la même période est évalué à 971 000 $. Trois cent cinquante-six dossiers ont été traités en 1990-1991 et le Tribunal prévoit traiter 360 demandes d'audiences en révision et en appel pour 1991-1992 (consulter la page 12).

  Suite à la modification du Règlement sur les mesures de sûreté des transporteurs aériens en février 1990, du Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes en juillet 1990, des mesures de sûreté des transporteurs aériens en décembre 1990 et des mesures de sûreté aux aérodromes en août 1990, le Tribunal s'est chargé de 84 cas liés à la sûreté en 1991-1992 (au 1er novembre 1991). Tous les cas liés à la sûreté sont inclus dans les cas prévus pour 1991-1992 et 1992-1993 (consulter les pages 12 et 13).

2. État financier récapitulatif

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)	**Budgets des dépenses 1992-1993**	Prévisions 1991-1992	Différence
Audiences en révision et en appel	**971**	913	58
Années-personnes*:			
Contrôlées par le Conseil du Trésor	**6**	6	—
Autres	**2**	2	—
	8	8	—

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 10, page 15. Les prévisions de 1991-1992 sont inférieures de 67 000 $ à celles du budget principal (980 000 $) de cet exercice. Cela résulte en grande partie de la sous-utilisation des fonds prévus pour le paiement des salaires, des déplacements et des services professionnels.

Explication de la différence : L'augmentation pour 1992-1993 des besoins financiers de 1991-1992 établis le 30 novembre 1991 est liée aux facteurs suivants :

	(en milliers de dollars)
• Augmentation des déplacements des membres et du personnel	20
• Augmentation de l'information au milieu de l'aviation	3
• Augmentation des services professionnels, par exemple la sténographie judiciaire et la consultation en informatique	5
• Utilisation des salaires totale	26
• Augmentation des contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4

B. Examen des résultats

Tableau 2 : Résultats financiers en 1990-1991

(en milliers de dollars)	1990-1991		
	Réel	Budget principal	**Différence**
Tribunal de l'aviation civile	783,7	987	**(203,3)**
Année-personnes* :			
Contrôlées par le CT	6	6	—
Autres	2	2	—
	8	8	—

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 10, page 15.

Explication de la différence: Les dépenses pour 1990-1991 ont été de 203 300 $ ou de 21% inférieures aux ressources allouées. Cette différence est essentiellement attribuable aux facteurs suivants :

	(en milliers de dollars)
• Publication de renseignements retardée	(13,7)
• Sous-utilisation des services professionnels	(121,6)
• Surévaluation des coûts de location	(41,3)
• Réduction des dépenses en biens et services	(10,0)
• Retards aux services du personnel	(16,7)

C. Données de base

1. Introduction

Le Tribunal de l'aviation civile, un organisme faisant rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, a été établi par une loi proclamée le 1er juin 1986. Cette loi est issue de recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne au Canada, dirigée par M. le juge C.L. Dubin de 1979 à 1981. Une des principales recommandations préconisait qu'un "Tribunal d'appel de l'aviation civile devrait être créé qui entendrait et étudierait tous les appels interjetés contre les sanctions administratives prises par le Directeur de l'application de la loi ou les directeurs régionaux".

2. Mandat

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé dans la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, partie IV du projet de loi C-36, adoptée le 1er juin 1986. Il consiste à traiter les demandes de révision et d'appel des mesures de contrainte prises par le ministre des Transports aux termes de la Loi.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme est de fournir au milieu de l'aviation l'occasion d'en appeler des décisions concernant l'application de la Loi sur l'aéronautique ou des peines imposées en vertu de cette loi.

4. Description du Programme

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme indépendant qui répond aux demandes des intéressés qu'il tienne des audiences relatives aux décisions de délivrance des licences et de l'application de la Loi sur l'aéronautique. Les audiences se font à deux niveaux. Le premier niveau, qui est normalement présidé par un seul membre du Tribunal, est une révision de la décision du ministre d'annuler ou de suspendre un document d'aviation canadien ou, pour des raisons médicales, de refuser de renouveler ce document, ou d'imposer une amende. L'une ou l'autre des parties peut, dans les dix jours suivant la décision, loger un appel (2e niveau). Le deuxième niveau est un appel de la décision rendue par le membre du Tribunal au premier niveau. L'audience de deuxième niveau est habituellement entendue par trois membres du Tribunal, dont l'un est le président du groupe. Le membre qui a tenu la première audience est exclus de la deuxième. Cet appel est fondé sur les arguments, les preuves et les pièces à conviction présentés dans la transcription de l'audience de révision et contenus dans le dossier de cette dernière. Seules les nouvelles preuves qui n'étaient pas disponibles auparavant peuvent être présentées à l'audience d'appel. Pour accomoder les intéressés, les audiences ont lieu dans les diverses régions du Canada, dans l'une ou l'autre des langues officielles.

5. Plan d'exécution du Programme

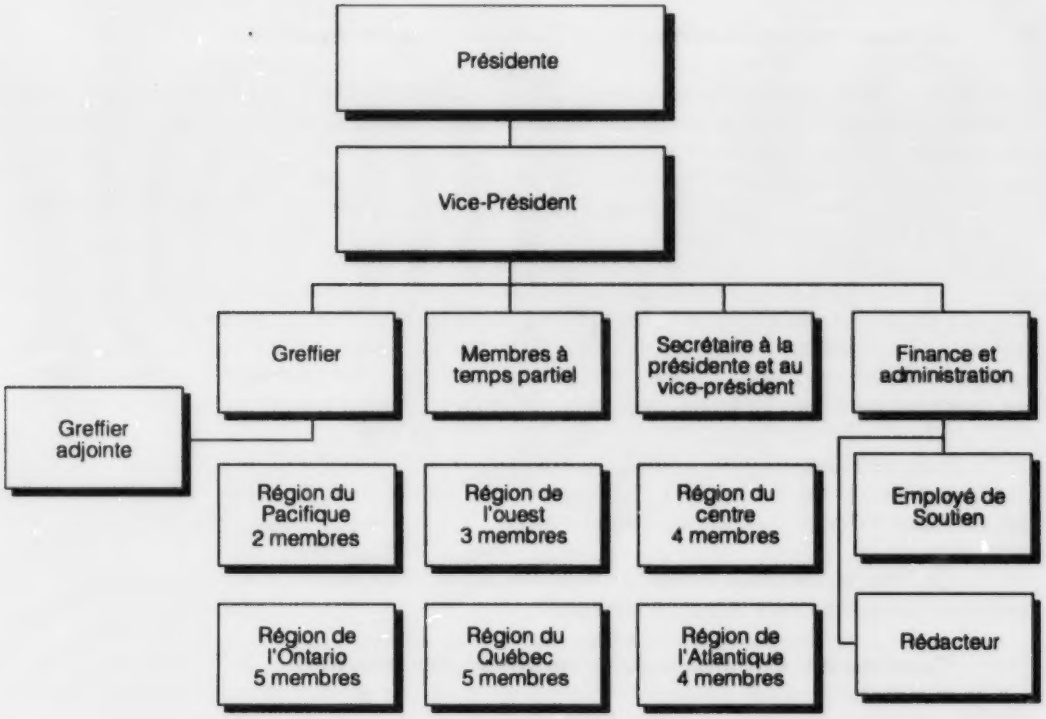
Structure de l'organisation : Le Tribunal de l'aviation civile rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Le bureau principal du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. Sa présidente, qui en est la première dirigeante, assure la supervision

et la direction des travaux nécessaires au fonctionnement du Tribunal. La présidente et le vice-président utilisent d'autres années-personnes et leur personnel utilise six années-personnes. D'autres membres à temps partiel proviennent de partout au Canada et sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et compétences en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

Structure de l'activité : L'activité principale du Tribunal de l'aviation civile est la tenue d'audiences en révision et en appel.

Le tableau 3 donne la répartition des employés et membres par fonction.

Tableau 3 : Organigramme



La seconde moitié du tableau 3 montre la distribution des membres à temps partiel par région. Tous les membres relèvent de la présidente et du vice-président.

Equivalents en années-personnes : Outre les six années-personnes utilisées par les employés réguliers à temps plein et les 2 années-personnes utilisées par la présidente et le vice-président, les 23 employés à temps partiel utilisent l'équivalent de 4 années-personnes.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Milieu de l'aviation : Le Canada compte environ 71 000 employés d'aviation brevetés et 27 000 aéronefs immatriculés. Étant donné l'augmentation de ce volume depuis 1990-1991, le nombre d'infractions à la Loi sur l'aéronautique devrait continuer à augmenter.

Ministère : Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des licences de Transports Canada peut, pour certaines infractions à la Loi sur l'aéronautique, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Programme.

E. Données sur le rendement et l'efficacité du programme

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de fournir aux intéressés l'occasion d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon équitable et dans un laps de temps raisonnable. Le nombre de jours écoulés entre la réception d'une demande de révision et l'audience réelle se chiffre en moyenne à 120, et à 90 pour un appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après la fin d'une audience en révision ou en appel se chiffre à 15 en moyenne.

La politique du Tribunal est de tenir ses audiences à l'endroit au Canada où l'infraction alléguée par le ministre a eu lieu. Cette façon de faire permet à tout témoin pour le titulaire du document ou pour Transports Canada de se présenter aux audiences sans avoir à acquitter des frais de déplacement élevés. Le Tribunal doit avoir les ressources nécessaires pour permettre à ses membres de se rendre à ces endroits par mode de transport conventionnel.

Les principes de base régissant le Tribunal sont l'indépendance et l'objectivité. L'exécution judicieuse et compétente du mandat du Tribunal détermine l'efficacité de ses rapports avec le milieu de l'aviation canadienne.

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens d'avoir accès à la justice naturelle.

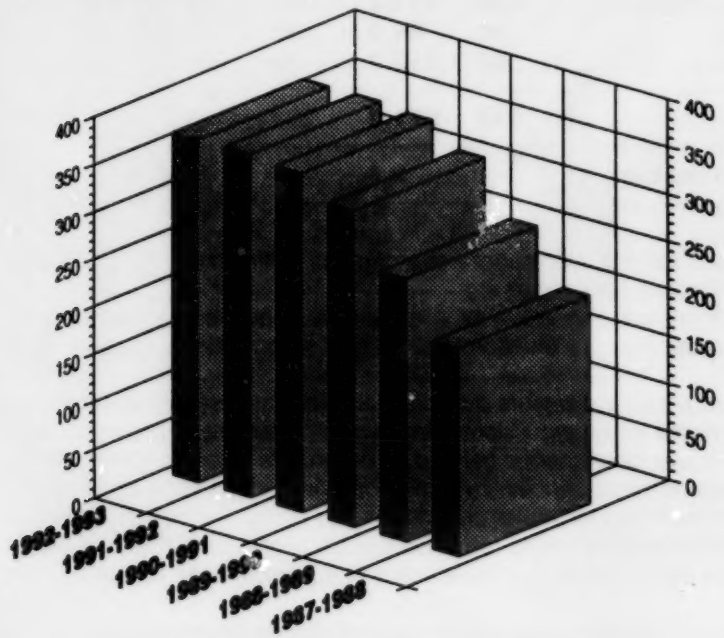
Tableau 4 : Dépenses du Programme par fonction

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1992-1993**		Prévu 1991-1992		Réel 1990-1991		Réel 1989-1990	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dirigeants du Tribunal	**287,0**	**—**	281,0	—	190,0	—	239,4	—
Audiences et dépenses connexes	**500,0**	**4**	454,0	4	433,0	3	470,5	3
Administration	**184,0**	**2**	178,0	2	160,7	2	178,0	2
Total	**971,0**	**6**	913,0	6	783,7	5	887,9	5

L'indicateur général de la charge de travail du Tribunal est le nombre de demandes d'audiences qu'il reçoit. Il est impossible de prévoir à 100 % cet indicateur, car le Tribunal n'a aucun contrôle sur eux. Le mandat du Tribunal est de réviser, à la demande des intéressés, la décision du ministre des Transports de suspendre, d'annuler ou de refuser de renouveler un document d'aviation canadien.

Le tableau 5 indique que le nombre de demandes d'audiences a crû à un rythme régulier depuis la création du Tribunal en juin 1986. Les chiffres cités pour 1991-1992 et 1992-1993 sont des prévisions et ceux de 1986-1987 à 1990-1991 représentent des dossiers réels.

Tableau 5 : Dossiers ouverts par le Tribunal de l'aviation civile depuis 1986



Nota : 1991-1992 et 1992-1993 sont des prévisions seulement.

Les demandes représentent des infractions en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Elles se répartissent dans les catégories suivantes, et sont inclues dans les tableaux 6, 7 et 8.

- Examen médical du pilote
- Compétence du pilote
- Amende impayée par le pilote
- Suspension du pilote
- Suspension du certificat de navigabilité
- Amende impayée par le transporteur aérien
- Suspension du transporteur aérien
- Amende impayée par le propriétaire d'aéroneuf
- Amende impayée par M.A.E.
- Suspension M.A.E.

Le tableau 6 indique la distribution des demandes par catégorie.

Tableau 6 : Indicateurs généraux de la charge de travail

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1992-1993**		Prévu 1991-1992		Réel 1990-1991		Réel 1989-1990	
	cas	**$**	cas	$	cas	$	cas	$
Règlements sans audience	**150**	**391,0**	145	367,0	139	305,9	118	315,7
Audiences terminées	**120**	**313,0**	116	294,6	103	226,7	114	304,5
Cas inscrits	**20**	**54,0**	20	50,8	45	99,2	24	64,8
Nouveaux cas	**85**	**213,0**	79	200,6	69	151,9	76	202,9
Total	**375**	**971,0**	360	913,0	356	783,7	332	887,9
Coût moyen des cas		**2,6**		2,5		2,2		2,6

Nota : Les cas liés à la sûreté sont inclus dans les chiffres ci-dessus. Certains des cas liés à la sûreté sont classés comme suit :

A) objets non protégés – ex. étiquettes de bagages, laissez-passer;
B) accès – ex. secteurs protégés, identification du personnel

Bien que les indicateurs du tableau 6 soient intéressants, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque genre d'infraction et la façon dont elles sont traitées. Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions, les installations et le personnel de soutien.

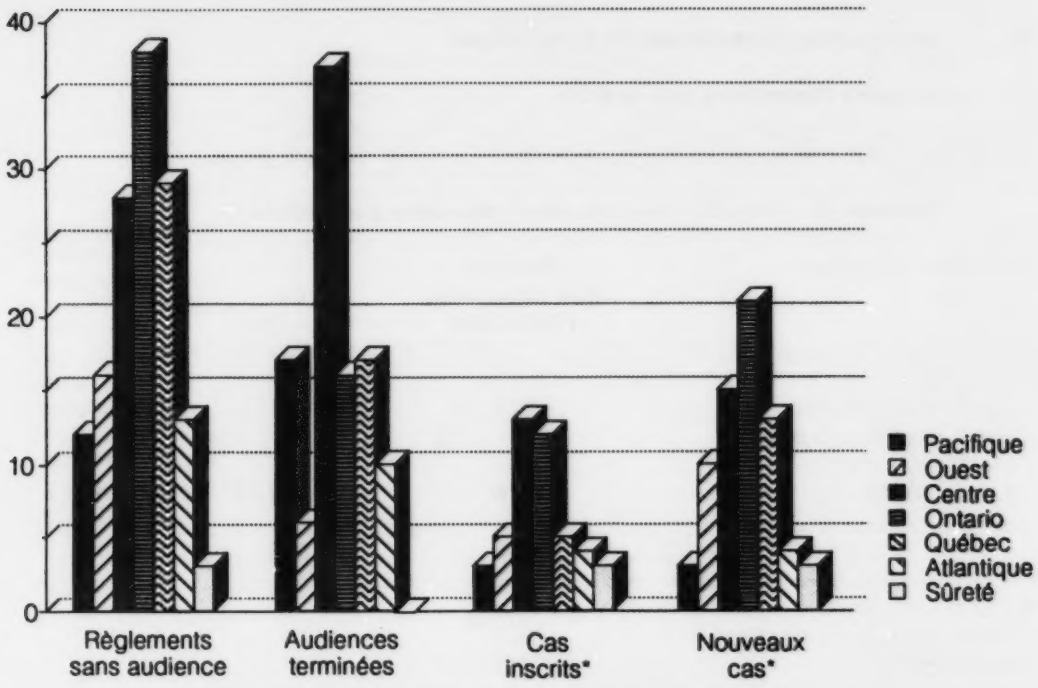
Les cas réglés sans audience sont des demandes enregistrées au Tribunal et réglées le jour même où les audiences devaient avoir lieu, ou avant. Dans ces cas-là, Transports Canada et le titulaire d'un document d'aviation en sont venus à une entente ou ont retiré leur demande. Voici certaines raisons pour lesquelles il est possible de régler des cas sans audience :

- le titulaire du document a payé l'amende avant l'audience;
- le titulaire a été rétabli dans ses privilèges avant l'audience;
- la demande d'audience a été retirée par le ministre;
- la demande d'audience a été retirée par le titulaire; et
- l'allégation a été retirée par le ministre.

Les cas inscrits au rôle sont ceux pour lesquels une date d'audience a été fixée dans un proche avenir. Les nouveaux cas sont les demandes qui ont été enregistrées mais pour lesquelles il reste à fixer la date d'audience.

Le tableau 7 indique la distribution des demandes par région.

Tableau 7 : Demandes par région



* Les cas inscrits et les nouveaux cas sont enregistrés à la fin de 1990-1991 et reportés à 1991-1992.
Nota : Les cas liés à la sûreté sont inclus dans les chiffres ci-dessus.

Le tableau 8 indique le nombre de jours consacrés aux audiences par les membres à temps partiel.

Tableau 8 : Nombre de jours consacrés aux audiences par les membres

Genre d'audience tenue par les membres	**Budget des dépenses 1992-1993 jours**	Prévu 1991-1992 jours	Réel 1990-1991 jours
Révisions	**145**	142	130
Appels	**283**	262	210
Total	**428**	404	340

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 9 présente les dépenses du Tribunal de l'aviation civile par article.

Tableau 9 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1992-1993**	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Personnel			
Traitement et salaires	**477**	451	444,9
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**76**	72	67
	553	523	511,9
Biens et services			
Transport et communications	**160**	140	111,9
Information	**15**	12	1,3
Services professionnels et spéciaux	**195**	190	129,4
Location	**4**	4	2,7
Achat de services de réparation et d'entretien	**12**	12	9,1
Services publics, fournitures et approvisionnements	**30**	30	15,0
Autres subventions et paiement	**2**	2	2,4
	418	390	271,8
Total des dépenses de fonctionnement	**971**	913	783,7
Capital	**—**	—	—
	971	913	783,7

2. Besoins en personnel

Tableau 10 : Détails des besoins en personnel

	Années-personnes* contrôlées par le Conseil du Trésor			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991		1992-1993
Administration et service extérieur					
Services administratifs	4	4	1	17 470 – 72 817	46 021
Administration des programmes	0	0	2	14 470 – 72 817	43 406
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	1	1	2	16 504 – 40 504	27 496
Secrétariat, sténographie, dactylographie	1	1	0	16 356 – 40 768	26 889
	6	6	5		

	Autres années-personnes*			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991		1992-1993
Cadres supérieurs	2	2	2	44 300 – 165 500	93 000

* L'expression **années-personnes** désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les **années-personnes contrôlées** sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés aux annexes I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes autorisées.

Les **autres années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulguées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

Nota : Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1er octobre 1991. La colonne visant l'échelle des traitements moyens indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influer sur la comparaison des moyennes entre les années.

3. Coût net du Programme

Tableau 11 : Coût net du Programme pour 1992-1993 (en milliers de dollars)

	Budget principal 1992-1993	Plus* autres coûts	Coût net estimatif du Programme	
			1992-1993	1991-1992
Tribunal de l'aviation civile	971	65	**1 036,0**	1 098,7

* Les autres coûts de 65 000 $ comprennent : **(en milliers de dollars)**

- **Locaux fournis sans frais par Travaux publics 50,0
- Avantages sociaux des employés constitués de la contribution de l'employeur aux primes des régimes d'assurance et des frais payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor 15,0

** Le Tribunal a fermé son bureau à Toronto le 31 juillet 1991. Les dépenses de Travaux publics Canada pour la location des bureaux seront par conséquent réduites de 51 464,00 $.

B. Index par sujet

Aperçu du Programme 6

Autorisations de dépenser 4

Autorisations pour 1992-1993 4

Besoins en personnel 15

Besoins financiers par article 14

Coût net du Programme 16

Description du Programme 8

Diagrammes
- Nombre de jours consacrés aux audiences par les membres 13
- Dépenses du Programme par fonction 10
- Indicateurs généraux de la charge de travail 12
- Organigramme 9
- Dossiers depuis 1986 11
- Demandes par région 13

Données sur le rendement et l'efficacité du Programme 10

Emploi des autorisations en 1990-1991 5

État financier récapitulatif 6

Examen des résultats 7

Facteurs externes 10

Introduction 8

Mandat 8

Objectif du Programme 8

Perspective de planification 10

Plan d'exécution du Programme 8

Plans pour 1992-1993 et rendement récent 6

Programme par activité 4

Structure de l'activité 9